

学校编码: 10384

分类号 \_\_\_\_\_ 密级 \_\_\_\_\_

学 号: B951401

UDC \_\_\_\_\_

学 位 论 文

台湾海港的兴起

吕 淑 梅

指导教师姓名: 杨国桢 教授

(厦门大学历史研究所所长)

申请学位级别: 博 士

专 业 名 称: 中国古代史

论文提交日期: 1998 年 9 月

论文答辩时间: 1998 年 11 月

学位授予单位: 厦 门 大 学

学位授予日期: 1998 年 月

答辩委员会主席 \_\_\_\_\_

评阅人\_\_\_\_\_

1998 年 9 月

厦门大学博士论文摘要库

# 目 录

|                          |    |
|--------------------------|----|
| 论文摘要 .....               | 1  |
| 英文摘要 ABSTRACT .....      | 1  |
| 序言 .....                 | 1  |
| 一 学术回顾 .....             | 1  |
| 二 本文思路与框架 .....          | 3  |
| 第一章 台湾海港兴起的历史背景 .....    | 5  |
| 第一节 中国岛屿带开发的推进 .....     | 5  |
| 一 沿海岛屿的分布与类型 .....       | 5  |
| 二 岛屿带的早期开发 .....         | 9  |
| 三 澎湖开发向台湾延伸 .....        | 13 |
| 第二节 西方海洋经济的刺激 .....      | 17 |
| 一 “地理大发现” .....          | 17 |
| 二 西方海洋势力初入亚洲海域 .....     | 18 |
| 三 海洋势力窥伺台湾 .....         | 20 |
| 四 台湾成为中国海上走私贸易的基地 .....  | 22 |
| 第三节 台湾岛内土地开发的启动 .....    | 26 |
| 一 荷据时代的初步开发 .....        | 26 |
| 二 郑氏时代的进一步开发 .....       | 28 |
| 三 清代的大规模开发 .....         | 32 |
| 第二章 台湾海港的初兴 .....        | 41 |
| 第一节 台湾早期的商港和渔港 .....     | 41 |
| 一 国际性的走私贸易港兼渔港—大员港 ..... | 41 |
| 二 北部商港—鸡笼港和淡水港 .....     | 47 |
| 三 以打狗港为主的渔港 .....        | 50 |
| 第二节 早期海港的发展与变迁 .....     | 55 |
| 一 鹿耳门的兴起 .....           | 55 |
| 二 其他海港 .....             | 59 |
| 第三章 台湾海港的全兴发展与变迁 .....   | 65 |
| 第一节 一府三县时期 .....         | 65 |
| 一 台湾县 .....              | 65 |
| 二 凤山县 .....              | 67 |
| 三 诸罗县 .....              | 68 |
| 第二节 一府四县二厅时期 .....       | 73 |
| 一 台湾县 .....              | 73 |
| 二 凤山县 .....              | 74 |
| 三 诸罗县 .....              | 75 |
| 四 彰化县 .....              | 76 |
| 五 淡水厅 .....              | 78 |
| 六 澎湖厅 .....              | 80 |
| 第三节 一府四县三厅时期 .....       | 83 |
| 一 台湾县 .....              | 83 |

|     |                       |     |
|-----|-----------------------|-----|
| 二   | 凤山县                   | 85  |
| 三   | 嘉义县                   | 86  |
| 四   | 彰化县                   | 87  |
| 五   | 淡水厅                   | 89  |
| 六   | 噶玛兰厅                  | 92  |
| 七   | 澎湖厅                   | 93  |
| 第四节 | 二府八县四厅及三府十一县一直隶州时期    | 95  |
| 一   | 台北府                   | 95  |
| 二   | 台湾府                   | 98  |
| 三   | 台南府                   | 100 |
| 四   | 台东直隶州                 | 104 |
| 第四章 | 海港的设施                 | 107 |
| 第一节 | 商业贸易设施                | 107 |
| 一   | 市场                    | 108 |
| 二   | 仓储                    | 112 |
| 三   | 盐馆                    | 113 |
| 四   | 厘卡                    | 114 |
| 五   | 商馆、洋行、海关及通商局          | 117 |
| 第二节 | 军事设施                  | 117 |
| 一   | 军事衙门的设置               | 118 |
| 二   | 汛、塘的设置                | 124 |
| 三   | 城堡、炮台、烟墩、望高楼的修筑       | 125 |
| 四   | 其他设施                  | 127 |
| 第三节 | 行政设施                  | 127 |
| 一   | 行政衙门的设置               | 128 |
| 二   | 公馆的修建                 | 129 |
| 三   | 领事馆的设立                | 130 |
| 第四节 | 文教设施                  | 130 |
| 一   | 寺庙的修建                 | 133 |
| 二   | 教育设施                  | 135 |
| 第五节 | 交通设施                  | 135 |
| 一   | 邮电                    | 136 |
| 二   | 桥梁                    | 138 |
| 三   | 津渡                    | 139 |
| 四   | 灯塔（灯楼、灯台）             | 140 |
| 第六节 | 社会救济设施                | 140 |
| 一   | 义冢                    | 141 |
| 二   | 其他社会慈善机构              | 142 |
| 第五章 | 海港商贸功能与陆岛网络           | 142 |
| 第一节 | 海港商贸功能与陆岛网络的初步形成      | 142 |
| 一   | 海港成为“汉番交易”及中日走私商人互市之地 | 144 |
| 二   | 荷据时代的鸡笼、淡水和大员港        | 153 |
| 三   | 郑氏时代的鹿耳门与安平大港         | 158 |
| 第二节 | 两岸海港对渡的陆岛商贸网络         | 158 |

|        |                  |     |
|--------|------------------|-----|
| 一      | 鹿耳门独揽陆台贸易        | 163 |
| 二      | 五口对渡的陆岛商贸网络      | 168 |
| 第三节    | 海港对外开放后的新格局      | 168 |
| 一      | 四大国际贸易港          | 175 |
| 二      | 其他海港             | 179 |
| 第六章    | 台湾海港兴起的意义        | 179 |
| 一      | 促进台湾岛内的进一步开发     | 180 |
| 二      | 促进大陆沿海及近海岛屿经济的发展 | 182 |
| 三      | 促进两岸关系的日益密切      | 183 |
| 四      | 促进中国海洋社会经济的发展    | 186 |
| 注释     |                  | 194 |
| 主要参考文献 |                  | 225 |

本文从中国海洋社会经济史和海洋人文社会学的视野，分析并讨论了自明中叶至日据前台湾海港兴起的历史背景，考察了海港不断兴起、发展与变迁的历史过程，阐述了海港的功能与设施，论述了以海港为纽带的陆岛、岛岛商贸网络的形成与扩大，概述了海港兴起的意义。

本文认为：台湾海港的兴起，是中国岛屿带由近海向远海推进开发的结果，是海上走私贸易兴起并成为中国海洋社会经济的重要组成部分，在西方海洋势力所带来的海利的巨大刺激下，台湾成为中国海上走私贸易基地的结果，是闽粤沿海人民对台湾海岛综合开发和两岸贸易需求的结果；随着海港商贸功能的不断扩大，海港渐成为台湾与大陆沿海和近海岛屿以及日本、东南亚等地联系的纽带和桥梁；随着两岸通商口岸的日益增多，陆岛、岛岛商贸网络也日益密集和扩大，并通过这些网络密切了大陆与台湾的各种联系，使台湾最终成为中国不可分割的一个部分；台湾海港的兴起，不仅促进了台湾岛内的进一步开发和发展，也促进了大陆沿海及其他岛屿经济的发展与繁荣，并拓展了东南沿海人民海洋经济活动的空间，丰富了中国海洋社会经济的内涵，在中国海洋社会经济的发展变迁中起了重要的作用。

## A B S T R A C T

From the perspective of Chinese marine socioeconomic history and marine humanity sociology, this dissertation discusses and makes an analysis of the historical background of the rise of Taiwan Port dated from the middle of Ming Dynasty to the time before Taiwan was occupied by Japan. It investigates into the historical process of constant rise, development and changes of sea ports, expounds the functions and facilities of sea port, reveals the formation and expansion of trade network between mainland and islands, and between island and islands with sea port as the link, makes an outline statement of the significance of the rise of sea port .

This dissertation is of the opinion that the rise of Taiwan Port reflects the outstanding achievement in the development of Chinese island belt, and is the result of comprehensive development of Taiwan islands. Beginning from the middle of Ming Dynasty, with the development of Chinese island belt pushing forward from near sea to far sea, Taiwan has become one of far marine fishing fields which the fishing farmers developed in the southern part of Fujian. After the marine smuggling trade started in the coastal areas of south-eastern China and became an

important component of Chinese marine social economy, under the direct influence and stimulation by western marine economy, Taiwan therefore became the base for smuggling trade. The rise and prosperity of fishery and smuggling trade result in the preliminary rise of such seaports as Da Yuan Port, Ji Long Port, Dan Shui Port, Wan Port, Ben Port and Da Gou Port. Especially the marine trade between east and west (known as Southeast Asia today) in such Port as Da Yuan, Ji Long, Dan Shui conducted by mainland marine businessmen with Zheng's Family Group as their representative makes these sea ports boom up as international smuggling trade ports preliminarily forms trade network for Taiwan to engage in business with Mainland, Japan and South-eastern Asia. After Zheng's marine power expelled Holland and moved into Taiwan, Luermen Port rose up and became base for Taiwan to trade with mainland and east and west. the union of Taiwan in Qing Dynasty and large-scale emmigration from coastal areas of Fujing and canton to Taiwan pushed the development of Taiwan to peak. the development of the is land was characterized by profit-driven cultivation and land development for the harvest of agricultural produces. The interactive trading pattern featured by mainland supplying capital, technology, labor force, merchandise and market while Taiwan providing agricultural produces results in the successive rise of sea ports along coastal areas of western, northern ad even Easter Taiwan, which became the ports and channels for daily use



from mainland to go to mainland. The increasing emigration, the accumulative development of land and the increasing demands for complementarity in resources between both straits resulted in a gradual turn from a pattern featured by Luermen Port's unique control of transport and trade between Taiwan and mainland to a pattern characterized by simultaneous operation of three and five government-authorized ports such as Luermen, Lu gang, Danshui, which culminated in a pattern featured by parallel practice of both government-authorized ports and non government- authorized port. Taiwan ports which consist of those ports respectively traded directly with mainland ports and sea port, which forms multidirectional trading network. With the increasing perfection and expansion of the trade network between mainland and island, Taiwan economy gradually became an important component of mainland economy while. Sea ports became mail channel and window for mainland culture etc. to be transmitted to Taiwan. Therefore the rise of Taiwan sea ports not only promotes the further development of Taiwan island proper, but also promotes the development and prosperity of coastal mainland and other island economy, intensifying the link between Taiwan and mainland, making Taiwan a part of China in terms of politics, military affairs, economy and culture, expanding marine economic space for people in coastal southeast, enriching the content of Chinese social marine economy, thus playing an important role in the development and

changes of Chinese social marine economy.

厦门大学博硕士论文摘要库

# 绪 言

位于江河入海处的河口港和海湾边的海岸港等滨海港口通称为海港,即所谓“溪渐于海,潮汐应焉,谓之港;海汊无源,潮流而滞,随其所到以为远近,亦谓之港。”<sup>[1]</sup>我国古代海港大多为原始的或天然状态的港口,是人们在利用和开发海洋资源的过程中,选择并利用那些自然形成的优良港湾和深水岸线作为货物和人员中转、集散的地方而形成的。海港既是一个国家、地区或民族与外界进行经济、文化交流与合作的窗口和门户,又是人类利用和开发海洋资源、发展海洋经济的重要基地。

海岛是四面环水,并在高潮时高于水面的自然形成的陆地,是人类海洋活动空间由大陆沿海向近海甚而远海、远洋延伸发展的重要物质依托,是人类利用和开发海洋资源的海中基地。位于海岛上的海港则是连接大陆与海岛、海岛与海岛之间的重要桥梁和纽带,海岛依赖海港而形成大陆—海岛—大陆、大陆—海岛—海岛—大陆、海岛—海岛等各种网络。海岛的开发既是人类开发、利用海洋资源的成果,又为人类进一步认识、开发和利用海洋提供重要的保障和条件。

明清时代随着我国最大的海岛—台湾岛的开发而不断兴起的台湾海港,在台湾开发史、整个中国岛屿带的开发史以及中国海洋社会经济的发展中所占有的地位,在台湾与岛外联接中所起的作用是不言而喻的,因此,研究明清时代(日据前)台湾海港兴起、发展与变迁的历史过程,既有重要的历史意义,又可为今天更好地开发海洋资源,发展海岛经济提供历史的经验和借鉴。

## 一 学术回顾

在整个中国岛屿带的早期开发中,台湾的开发虽较迟,但成就却是最为突出的,其中表现之一就是环岛海岸线上众多海港兴起,并成为台湾与大陆及与其他岛屿之间联系的纽带和桥梁。在以往台湾史的研究领域内,国内外专家、学者对台湾移民史、开发史、经济史、商业史、对外贸易史、两岸关系史、两岸经贸史等的研究,都取得了丰硕的成果,但对在台湾开发、发展史及两岸交往中起着重要作用的海港的研究却寥寥无几,特别是在大陆,此一领域的研究在台湾史研究这一大“海洋”中可说还是一个尚待开发的“海岛”。相对大陆而言,台湾学者在这一方面所作出的成绩是值得肯定的,但也仍有不足之处。

有关台湾港口的研究,有对整个台湾港口作系统研究的,也有对个别港口作专门研究的。

就系统研究而言,林玉茹在《清代台湾港口的发展与等级划分》<sup>[2]</sup>、《清代台湾港口的互动与系统之形成》<sup>[3]</sup>、《清初与中叶台湾港口系统的演变:扩张期与稳定期(一六八三一—一八六〇)》<sup>[4]</sup>中,从港口的泊船条件、港口的岛外联结、腹地的发展与贸易结构、港口内部的商业设施、港口的军事与行政配置等五个方面探讨了影响台湾港口之所以发展为不同等级规模的自然及人文条件。并以这些泊船条件、商业机能、军事机能以及行政机能为综合指标,将清代台湾先后出现的大小港口按时期分成为一级港、二级港、三级港、四级港、五级港等五个等级。在此基础上,又根据港口彼此在商业、行政及军事上的联结程度,地域的邻近性等原则,将清代台湾各个时期的港口划分成包含主系统、次系统(包括半独立系统

及次系统)、小系统(包括半独立小系统、独立小系统)及孤立港口等几种港口系统形态,并从腹地的形成、海岸与水系形态、军事及行政配置等方面探讨了港口系统形成的条件,港口系统的结构和运作情形;然后从风信的影响、地域物产的交换、大港的采集原料成品及官方的安排等方面讨论了不同主系统之间往来的可能性。最后结合清代人文和自然背景的变化,分两个大期即清初扩张期(一六八三—一七三〇)与稳定期(一七三〇—一八六〇),五个小期具体阐述了清初至清中叶台湾港口彼此之间的各种互动关系与整体发展。

就个别港口的研究而言,对一些比较重要的港口如安平港、淡水港、鹿港、笨港、大安港等港口都有专门研究。

范胜雄在《三百年来台南港口之变迁》<sup>[5]</sup>、《大员随笔》<sup>[6]</sup>中,探讨了从明末及荷据时期、清代康熙乾隆时期、清代道光同治及日据时期、民国十七年至民国六十七年到民国六十七年以后台南港口大员港、鹿耳门、草湖及台湾港、安平港、鲲身港随台南海岸地形的演变而发生兴替变迁的历史过程。又从安平港的沿革,安平大港的地理变迁,台湾第一城—热兰遮城、大小二炮台、台阳三胜景、王爷四龙殿、五馆和五行、市仔街六社、台江七鲲身等遗迹的发展沿革等各个方面专门探讨了三百年来大员港的兴衰历程。

洪敏麟在《笨港之地理变迁》<sup>[7]</sup>中,从历史地理学的角度,根据北港溪河川特征、河道地形的变迁以及汀线的变迁等,探讨了自荷据时期到清末三百多年来古笨港都市聚落发展与机能变化的过程。林永村在《笨港聚落的形成与妈祖信仰重镇的确立》<sup>[8]</sup>中,从笨港街市的形成和妈祖重镇的确立两个方面探讨了笨港自十七世纪初粗具港口规模到康熙年间街市形成,已具商贸机能,乾隆初年随海禁解除而得以迅速发展并进入鼎盛时期,嘉庆初年由于天灾、水泛、械斗、贼乱、新兴港口的开发等打击而渐形萧条,直到清末趋于没落而结束港口贸易功能,并转化成妈祖信仰重镇的近四百年的发展、变迁的历史过程。

姜道章在《台湾淡水之历史与贸易》<sup>[9]</sup>、《淡水之今昔》<sup>[10]</sup>中,从淡水港的位置、自然基础、淡水之历史发展、1863-1943年淡水之贸易、淡水之职能、人口、土地利用及职能区分等几个方面探讨了淡水港从自明末到本世纪60年代的发展变迁过程。周宗贤在《淡水与淡水炮台》<sup>[101]</sup>中,从淡水的历史沿革、海防炮台的兴筑变革等两方面探讨了淡水港300多年的发展史,并从炮台的形制、规模、位置、装饰等方面探讨了台湾海防建设的成长与成败得失。

张柄楠在《鹿港开港史》<sup>[12]</sup>中,从港口的地文特征、开港沿革、贸易状况、行效等几个方面全面探讨了鹿港自清乾隆四十九年(1784年)开设为正口后,因交通地理条件优越,郊商云集,移民众多,嘉庆中叶从小街发展为号称有十万人口的台湾第二大都市,到清末日据初因河流泛滥,港口雍塞,帆船为轮船取代,铁路未经本港等因而迅速衰落,至日据时几成废港的历史变迁过程。

王显荣在《大安港史话》<sup>[13]</sup>中,从大安港沿革、大安港的地理形势、昔日大安港的盛况、大安港的衰微及复苏等几个方面,全面探讨了大安港自清代为商旅必争之地,舟车辐辏、万商云集的中部货物出入良港发展到日据时因地形演变,国运衰微及陆运兴盛而趋于衰落的历史过程。

此外,台湾学者还对高雄港、东港、基隆港、台中港等台湾历史上的重要港口进行过专门研究,限于篇幅和条件,不再一一列举。

总之,从上述台湾学者对台湾港口的研究来看,无论是从总体上进行综合、系统研究还是对个别港口进行专门研究,都存在一些不足之处:时间上大多局限于清代,对清代以前港

口的兴起、发展情况没有作系统研究和分析；只注重港口本身的发展过程，而对港口形成、发展的原因未作深入而具体的探讨和分析；大多只从历史地理学的角度来探讨港口的变迁过程；没有对港口的地位和作用作出客观而正确的评价；多把港口放在台湾本岛的历史中来考察，而没有能从整个中国甚至世界的范围内来考察，从中国海洋社会经济史和海洋人文社会学的角度来探讨港口的文章更是一篇不见。

## 二 本文思路与框架

居于大陆学者对台湾海港研究的相对薄弱和台湾学者研究的不足，本文在广泛收集散见于各种史籍的港口资料的基础上，以历史唯物主义和辩证法为理论指导，应用“科际整合”的研究方法，从中国海洋社会经济史和海洋人文社会学的大视野中，在中国岛屿带开发和台湾开发的历史背景下，考察明清时期台湾海港兴起、发展、变迁的历史过程，试图从中揭示出台湾海港发展的一般规律，海港与台湾开发的密切关系，并对海港兴起对台湾开发所起的作用、在中国整个岛屿带开发里的地位及在中国海洋社会经济史中的地位和作用等作出客观的评价。

作为东亚的大陆国家和太平洋西岸的海洋国家，中国也与世界其他海洋沿岸国家和地区一样，不仅有着漫长的海岸线和岛岸线，广袤的近海海域和远海辐射海域，而且有着悠久的“以海为田”的历史传统和发达的航海技术等产生和发展海洋经济和海洋社会的条件和传统，并依据自身的社会环境、文化传统塑造着自己的海洋文明。“事实上，中国比西欧更早环抱海洋，有自己的传统海洋经济和海洋社会，并以渐进的方式向近代转型。”<sup>[14]</sup>中华民族的形成，就曾经历过农业部族和海洋部族争胜融合的过程，“中华民族包涵了海洋民族的成份，海洋发展是沿海地区的传统，海洋人文是中国社会人文的有机组成部分，是中国走向海洋的力量源泉。”<sup>[15]</sup>

“事实上，愈是中华帝国的外围地区，愈是中华文化的边陲地带，愈有机会接触外来思想、文化，也就愈有机会出现刺激传统中国文化的新因子。愈是边陲地带，愈具备积极、开放的向外发展条件。”<sup>[16]</sup>又由于中国传统社会经济结构的包容性和弹性，允许不同区域因地制宜，在传统农业的大框架下，保留地方的经济特色。因此长期处于中央王朝权力控制边缘区的南中国的沿海地区，民间社会以海为田、经商异域的小传统，孕育了海洋经济和海洋社会的基因。<sup>[17]</sup>海洋社会经济，是指以海洋为物质依托，以海上贸易为主，包括养殖捕捞业、盐业、交通运输业在内的经济活动及其相关社会模式。传统时期海洋经济由于受到生产力和生产关系的影响，活动空间仅限于沿海地区；而与之互动的社会和文化组合即海洋社会，最初也只是体现为个别海洋沿岸地区和岛屿上专业从事海洋经济活动和海洋社会活动的生产、生活群体。但是在生产力提高，特别是商品经济得到较大发展的时期，人类不再满足于沿岸的活动，而是把活动空间不断向海洋推进，向近海甚而远洋延伸，海洋经济也由传统的低级层次渐成长为包括海洋渔业、海水制盐、海洋交通、海洋贸易和海洋移民五大板块的中级层次；海洋社会的层次也相应地提高，发展为一定海域或岛屿上的“渔村社会”、“海商（海盗）社会”、“海洋移民社会”的组合，并发展为面向海洋的开放型社会体系，形成以海洋发展为社会驱动力的海洋沿岸地区、岛屿和海域的“海洋区域”和以海洋经济发展为国策的海洋沿岸国家或岛国的“海洋国家”。<sup>[18]</sup>在中国，海洋社会经济由传统的低级层次向

中级层次转型的艰难历程发生在明清时代。

导师杨国桢教授高瞻远瞩，以其独特的思维方式和敏锐的洞察力，提出了建立新兴边缘学科——中国海洋社会经济史、中国海洋人文社会学的设想。并指出中国海洋社会经济史的研究对象是“以中国的海洋经济活动以及与其互动的沿海社会变迁为研究对象。具体地说，中国海洋社会经济史所研究的区域，不同于一般的行政区域和自然地理区域，它不仅指中国本土的沿海地区、岛屿和领海海域——海洋国土，还包括与中国人民有经济活动的外海海域、海外国家和地区。随着中国人民海洋经济活动的变化，区域范围也不断变化，没有固定的界线。”研究内容，“涵盖了沿海区域社会经济史、海岛和海洋国土开发史、海洋航运史、海洋渔业史、海港史、沿海及海外贸易史、海路移民史、海防史、海关史等专门史，并与中外关系史、海洋科技史、海域海事史、华侨华人史等相交叉。”研究任务是“站在中国社会经济史学的立场，运用‘科际整合’方法，即多学科互相交叉、渗透的方法，考察我国沿海区域、沿海岛屿及相关之海洋区域、海外地区的特殊社会经济结构，阐述这一特殊社会经济结构的历史变迁过程和各种经济关系、社会组织的具体形态，揭示海洋社会区域经济运作的规律性。”<sup>[19]</sup>并引导我们从中国海洋社会经济史的关键时期——明清时代入手选题，从一个侧面或一个个案来探索中国海洋社会经济的发展规律。本文即是在导师所提出的这些理论指导下，选择为学界所有意无意忽视的台湾海港为研究对象，吸收、“整合”台湾开发史、台湾移民史、台湾经济史、台湾商业史、台湾对外贸易史、台湾交通史、两岸关系史、两岸经贸史等研究成果，探讨在中国海洋社会经济由传统向近代转型时期即明清时代，与台湾开发息息相关的台湾海港兴起、发展、变迁的历史过程。

本文虽说在某种程度上弥补了大陆和台湾的学者对明清台湾海港问题研究的不足，填补了大陆学者研究的空白，但是在整个中国海洋社会经济史的研究中，可谓“沧海一粟”。祈望它能导师杨国桢教授所倡导建立的新兴学科——中国海洋社会经济史和海洋人文社会学的构筑添上一块“砖”，并希望能“抛砖引玉”，引起大陆学者对台湾海港甚而中国海洋社会经济史中其他领域研究的兴趣。

因本人初涉台湾史研究领域，客观上对台湾学者的研究成果无法充分利用，无法进行实地调查等，加上本人学浅力薄，因此错误、不当之处在所难免，祈望专家、学者不吝赐教。

本文从选题、写作、修改到定稿，恩师所倾注的心血，所给予的教诲，所循循善诱的启发，学生的感激均非笔墨所能表达。学生唯有在今后的工作中，继续努力，为中国海洋社会经济史、中国海洋人文社会学和台湾史的研究尽一绵薄之力。

本文在收集资料和写作的过程中，得到了厦门大学历史系、台湾研究所及图书馆许多老师的帮助和支持。众位师兄的帮助，师母、朋友及家人的关心和鼓励让我得以安心、顺利地完成论文写作。在此谨向他们致以最诚挚的谢意！

# 第一章 台湾海港兴起的历史背景

台湾海港的兴起，是中国岛屿带开发的一个突出成就。明中叶以后，沿海岛屿成为海上武装走私贸易者的巢穴、沿海城乡贫民的逋薮和航海商旅进行陆岛贸易的基地，沿海居民以不同方式移民海岛或往来岛陆之间，掀起了岛屿带开发的高潮，海岛经济利用海洋的成份不断加重，并成为海洋经济运作的基地。西方海洋势力东进我国东南沿海，带来海利的刺激。在中外海洋势力的较量中，汉人移居台湾形成了一个高潮，随着移民的不断增多，台湾海岛逐步得到了不同程度的开发，而随着台湾海岛的开发，作为移民登陆地点，渔民泊船业地，商人贸易据点的海港逐渐兴起于环岛海岸线上。

## 第一节 中国岛屿带开发的推进

我国古代人民在开发、利用海洋自然资源，发展海洋经济的过程中，不断地发现、利用并开发那些位于我国广阔海域上的海岛。受到生产力和生产关系的制约，最初人们只能选择那些离大陆较近的海岛为开发对象，并以其为向海洋进军的海中基地、发展海洋社会经济的物质依托。明代以前，在我国北到长山群岛，中到舟山群岛，南到南海诸岛的许多海岛上，都有着人类活动的足迹，明中叶后，随着沿海渔民开拓的渔场由近海向远洋的延伸，海上走私贸易的兴起，海岛的开发也由近海岛屿向远海岛屿推进，远离大陆的台湾岛因此得到了开发，并成为中国岛屿带开发的一个成功典范。

### 一 沿海岛屿的分布与类型

现今在我国广阔的渤海、黄海、东海、南海及台湾以东太平洋海区等五大海域上，星星点点地分布着 7000 多个海岛，岛陆面积约 8 万平方公里，约占全国国土面积的 0.78%。我国大部分岛屿的面积都很小，90% 以上的岛屿面积在 1 平方公里以下。有 400 多个海岛有常住居民，人口为 3000 多万，约占全国人口的 2.7%。设有台湾、海南 2 个海岛省，舟山、厦门 2 个海岛市，辽宁长海、山东长岛、上海崇明、浙江岱山、嵊泗、玉环、洞头、福建平潭、东山、金门、台湾澎湖、广东南澳等十几个海岛县，近 300 多个乡镇，以及已于 1997 年回归的香港和将于 1999 年回归的澳门 2 个特别行政区。

#### （一）海岛的分布

从地图上看，我国沿海岛屿无论是从海区还是从省区来看，分布的疏密差别都很大。从海区看，东海最多，主要岛屿有舟山群岛、玉环岛、岬头岛、海坛岛（即平潭岛）、东山岛、金门岛、台湾岛、澎湖列岛、钓鱼岛等，占全国海岛总数的 58%；南海次之，主要岛屿有海南岛、南澳岛、大濠岛、上川岛、东海岛及南海诸岛等，占全国海岛总数的 28%；黄海、渤海的岛屿最少，只占全国岛屿总数的 14%，其中黄海岛屿多分布在辽宁半岛东侧及朝鲜

半岛西岸附近,在山东、江苏沿海也有一些零星小岛,主要岛屿有长山群岛、大鹿岛、小鹿岛等。渤海的主要岛屿有庙岛群岛、长兴岛、凤鸣岛、西中岛、菊花岛等。从省区看,浙江省沿海岛屿最多,共有 2100 多个。

现按省区自北而南、自西而东将我国沿海岛屿的分布情况分述如下:

#### 辽宁省

辽宁省海岛以辽东半岛为界,半岛以西属渤海海区,以东属黄海海区,而多分布于黄海海区。除葫芦岛和菊花岛等分布在辽东湾西岸外,其余众多海岛均分布于辽东半岛近岸海域及朝鲜半岛西岸海域。位于辽东半岛西南部海岛主要有长兴岛、西中岛、凤鸣岛、西蚂蚁岛、猪岛、小龙山岛等,以上海岛属渤海海区。辽东半岛东北部有位于中朝界河一鸭绿江口的薪岛及其西南的小鹿岛和大鹿岛。位于半岛东南部、黄海北部海面的长山群岛是辽宁省的主要海岛,也是我国位置最北的一座群岛。长山群岛总面积为 170 多平方公里,它由三个部分组成,即北部由大房身、石城岛、大王家岛等组成的石城列岛,中部由乌蟒岛、大长山岛、小长山岛、广鹿岛等组成的里长山列岛和由海洋岛、搭帘岛和獐子岛等组成的外长山列岛,其中大长山岛是整个群岛中面积最大的岛屿,石城列岛距大陆最近,外长山列岛离大陆较远,里长山列岛和外长山列岛均成东西横列。此外,在朝鲜半岛西岸还有椴岛、身弥岛和大和岛等岛屿。

#### 山东省

根据山东省 1990-1993 年对本省海岛资源的综合调查,确定本省现有面积在 500 平方米以上的海岛 326 个,有常住居民的海岛有 35 个,县级海岛 2 个(含黄岛),乡(镇)级以上海岛 16 个。并按地理位置将这些位于渤海湾南部、渤海海峡和山东半岛近岸海域中的海岛划分为滨州近岸、长岛、烟威北部、烟威南部、青岛近海和鲁东南前三岛 6 个岛群。<sup>[1]</sup>其中滨州近岸岛群由 89 个沙质岛组成,除棘家堡子岛、南长滩岛、岔尖堡岛等岛屿外,绝大部分海岛面积小,距陆近。长岛岛群,或称庙岛群岛,包括长岛县、龙口市和莱州市范围内 36 个海岛,其中 32 个岛属长岛县,莱州市的芙蓉岛、白沙岭岛和龙口市的桑岛及依岛等 4 个海岛位于莱州湾东部,靠近大陆;长岛县的 32 个海岛分布于山东半岛和辽东半岛之间的黄渤海交汇处,纵贯渤海海峡,主要海岛有北边的北隍城岛、小钦岛、南隍城岛、大钦岛、砣矶岛等,称北五岛;南边的北长山岛、大黑山岛、小黑山岛、南长山岛、庙岛等,称南五岛。诸岛中面积最大的是南长山岛(13.43 平方公里),最小的是小猴矶岛(0.0008 平方公里)。烟威北部岛群,包括烟台市芝罘区、牟平县、威海市环翠区、文登市和荣成市北部范围的 58 个海岛,主要有芝罘岛、崆峒岛、养马岛、刘公岛、海驴岛等,面积普遍较小,靠近大陆呈链状和团组状分布。烟威东南部岛群,包括烟台市的海阳县和莱阳市,威海市的文登、荣成市南部以及乳山市范围的 66 个构造基岩岛,位于南黄海西南部的近岸区域,主要有里岛、莫邪岛、石岛、苏山岛、杜家岛和千里岩等,除莫邪岛和杜家岛外,其余均为小岛,千里岩岛距大陆较远。青岛近海岛群,包括青岛市辖区内的 68 个构造基岩岛,大多分布于胶州湾出口南、北两侧,以青岛市为中心在东部海面上成扇形展开,主要有北部的田横岛、胶州湾口的黄岛、薛家岛、大公岛、朝连岛、灵山岛等,其中朝连岛离大陆较远,除面积较大的灵山岛、黄岛和田横岛外,其余均为小岛。鲁东南前三岛岛群,包括日照市所辖的桃花岛、出风岛、平山岛、达山岛、车牛山岛、牛尾岛、牛背岛、牛角岛和牛犊岛共 9 个基岩岛,位于日照市东南,海州湾东北,是山东省诸岛群中平均面积最小,平均距大陆最远的岛群。

#### 江苏省



Degree papers are in the "[Xiamen University Electronic Theses and Dissertations Database](#)". Full texts are available in the following ways:

1. If your library is a CALIS member libraries, please log on <http://etd.calis.edu.cn/> and submit requests online, or consult the interlibrary loan department in your library.
2. For users of non-CALIS member libraries, please mail to [etd@xmu.edu.cn](mailto:etd@xmu.edu.cn) for delivery details.

厦门大学博硕士论文摘要库